VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 164)
z dnia 7 lutego 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 164)

7 lutego 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury na temat programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r.”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Justyna Skrzydło** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Antoni Jasiński** dyrektor ds. utrzymania infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Przemysław Wróbel** doradca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych, **Robert Góral** członek zarządu Cargotor sp. z o.o., **Jakub Styczeń** prezes Euroterminala Sławków sp. z o.o., **Jerzy Kassolik** dyrektor ds. infrastruktury PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., **Adrian Furgalski** wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji Prokolej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Marcin Mykietyński** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Przepraszam za spóźnienie, ale otwieraliśmy wystawę w gmachu Sejmu. Ponieważ Poczta Polska i Bank Polski są sponsorami wystawy, a ich działalność to właściwość naszej Komisji, byłem tam, aby reprezentować państwa posłów.

Porządek dzienny przewiduje informację ministra infrastruktury na temat programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r.”. Czy do porządku obrad są jakieś uwagi? Nie ma uwag.

Chciałbym powitać panią minister Justynę Skrzydło wraz z zespołem z Ministerstwa Infrastruktury. Są z nami także osoby reprezentujące Urząd Transportu Kolejowego, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, PKP PLK SA. Witam wszystkich zaproszonych gości, którzy – mam nadzieję – zabiorą głos i będą się przedstawiać.

Oddaję głos pani minister. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Justyna Skrzydło:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, przypadł mi w udziale zaszczyt prezentowania tzw. programu utrzymaniowego na dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Program został przyjęty 16 stycznia br. przez Radę Ministrów uchwałą nr 7/2018. Jego pełna nazwa brzmi: „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r.”. Program był szeroko dyskutowany i konsultowany zarówno wśród podmiotów zaangażowanych w rozwój sektora przewozów kolejowych, jak i związanych z realizacją inwestycji oraz z utrzymaniem linii kolejowych. Cieszę się tym bardziej, że dzisiaj mogę za państwa pośrednictwem przekazać mojemu koledze panu ministrowi Andrzejowi Bittelowi gratulacje, że udało się sfinalizować prace nad tym projektem i doprowadzić program do szczęśliwego finału.

Koszt realizacji programu wyniesie ok. 27 mld zł. Perspektywa 2019–2023 to koszt ok. 23 mld zł. Głównym celem programu jest wzmocnienie roli transportu kolejowego, zahamowanie, a przyszłości odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach. O szczegółach programu za chwilę powie pan dyrektor Buczyński,

który przedstawi Komisji szczegółową prezentację dotyczącą założeń programu, negocjowanej umowy, która będzie zapewniała sprawną i efektywną realizację programu, czyli wysoki poziom infrastruktury kolejowej.

Powiem krótko o najważniejszych korzyściach wynikających z programu. Liczymy na to, że nastąpi zdecydowana poprawa czasu przejazdu pociągów, wrośnie tzw. prędkość handlowa. Ulegnie poprawie punktualność kwalifikowana pociągów. Wzrośnie długość eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy techniczne. Wprowadzone zostanie długoterminowe planowanie, które pozwoli na redukcję kosztów usług, jeśli chodzi o sektor kolejowy. Sieć linii kolejowych zostanie utrzymana na właściwym poziomie technicznym. Inwestycje prowadzone obecnie na potężną skalę mają zapewniony odpowiedni poziom utrzymania. To jest główne przesłanie wynikające z programu.

Panie przewodniczący, oddaję głos panu dyrektorowi Buczyńskiemu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę uprzejmie.

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Tomasz Buczyński:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pani minister, szanowni państwo. W kilkudziesięciu slajdach postaramy się w miarę szybko przedstawić sposób myślenia i podejście do programu utrzymaniowego, który znalazł odzwierciedlenie w uchwale Rady Ministrów.

Obowiązek zbilansowania zarządcy infrastruktury wynika z przepisów prawa wspólnotowego, a dokładnie z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34 w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Dyrektywa zakłada w tzw. rozsądnym okresie, nie dłuższym niż pięć lat, zbilansowanie rachunku zysków i strat zarządcy infrastruktury, a także zobowiązuje państwo członkowskie do zawarcia z zarządcą infrastruktury umów na okres nie krótszy niż pięć lat. Samo prawo wspólnotowe nakłada więc obowiązek wieloletniego planowania działalności zarządcy infrastruktury kolejowej.

Na gruncie polskim obowiązek prawny, a także umożliwiający finansowanie wieloletnie działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową został określony w dodanym art. 38a ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi, że minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego działalność zarządcy oraz że wysokość środków publicznych określi program wieloletni.

Rada Ministrów 16 stycznia br. podjęła uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego. Jest to pierwszy program wieloletni odnoszący się do utrzymania infrastruktury kolejowej, a nawet szerzej, do zarządzania infrastrukturą kolejową. Jak zaznaczyła pani minister, program był szeroko konsultowany. Podstawowym założeniem jest kompleksowe podejście do infrastruktury kolejowej. Jeśli chodzi o projekty inwestycyjne, mieliśmy już dwa programy wieloletnie, czyli Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych oraz Krajowy Program Kolejowy, który obowiązuje obecnie. Drugim komponentem tego podejścia jest tzw. program utrzymaniowy, który ma zapewnić trwałe parametry eksploatacyjne, przede wszystkim w zakresie tych linii kolejowych, które w wyniku procesu inwestycyjnego uzyskały znaczną poprawę parametrów eksploatacyjnych. Na te linie położony jest szczególny nacisk, żeby po wydaniu kilkudziesięciu miliardów złotych został zapewniony trwały efekt na dziesięciolecia.

Program tworzy ramy prawne i umożliwia zawarcie wieloletniej umowy między ministrem infrastruktury a zarządcami. Jest projektem strategicznym ujętym w „Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju". Mimo że jest to program finansujący działalność zarządcy, przede wszystkim nieinwestycyjną, jego waga dla programów inwestycyjnych oraz dla transportu kolejowego jest niezwykle istotna, dlatego program znalazł się w „Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju".

Środki publiczne, jakie zostaną przeznaczone w ramach programu, kształtują się w sposób wskazany na slajdzie. Łącznie jest to kwota 27 mld zł, wraz z 2018 r. Program obejmuje okres 2019–2023, gdyż przyjęty został w styczniu. Był to także okres finalizacji prac nad ustawą budżetową. Zdecydowano, że z przyczyn formalnych program będzie obowiązywał od 2019 r., ale środki zaplanowane w Funduszu Kolejowym oraz w usta-

wie budżetowej odpowiadają temu, co było planowane w projekcie programu utrzymaniowego także na rok 2018. Można zatem powiedzieć, że praktycznie obowiązuje on już od 2018 r. Ten slajd pokazuje niższe wydatki w latach 2019–2020 i później wzrost w kolejnych latach. Jest to związane z tzw. górką inwestycyjną. Chodzi o to, żeby nie maksymalizować robót i wydatków, kiedy odnotowujemy tę górkę.

Programem jest objętych pięciu beneficjentów. Głównym beneficjentem jest PKP PLK SA. Pozostali beneficjenci to Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei, Euroterminal Sławków i Cargotor, czyli podmioty, w stosunku do których nałożony jest obowiązek decyzją Komisji Europejskiej. Te podmioty zostały określone jako podmioty utrzymujące infrastrukturę strategiczną. Z tego powodu Komisja nałożyła na nie taki obowiązek.

Program obejmuje wzmocnienie transportu kolejowego w systemie. Nastąpi poprawa oferty kierowanej do przewoźników kolejowych. Wskaźnikiem realizacji celu głównego będzie udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych. Co rozumiemy pod pojęciem „linie kolejowe spełniające standardy"? Posiłkowaliśmy się metodologią określoną przez Urząd Transportu Kolejowego, który wyznaczył trzy standardy: ocenę dobrą, dostateczną i niezadowalającą. Linie spełniające standardy są określone oceną dobrą i dostateczną. Ocenę dostateczną wystawia się wówczas, gdy nawierzchnia wymagająca naprawy stanowi nie więcej niż 30%. Wskaźnik realizacji celu przedstawia się następująco. W 2019 r. przewidujemy wzrost o 5 punktów procentowych w skali sieci – z 83,5% do 88%.

Z tym podziałem wiąże się zastosowana kategoryzacja linii kolejowych, czyli przyporządkowanie określonych odcinków do poszczególnych kategorii, co będzie powodowało, że określony standard utrzymania na tych odcinkach będzie zapewniony. Z punktu widzenia przewoźnika kolejowego będzie wiadomo, że w okresie obowiązywania programu na pewno będzie określony standard na danej linii. Kategoria A obejmuje 12 tys. km linii kolejowych stanowiących prawie 83% pracy eksploatacyjnej wykonywanej na sieci kolejowej. To są odcinki linii, na których były bądź będą realizowane inwestycje, żeby efekt inwestycyjny został zachowany w latach kolejnych.

Kategoria B obejmuje ponad 5,5 tys. km linii kolejowych mających udział w wysokości 17% w pracy eksploatacyjnej na sieci. Jest to kategoria również istotna z punktu widzenia transportu kolejowego i tego, gdzie przewoźnicy jeżdżą. Są to odcinki ujęte w umowach międzynarodowych, pewne odcinki sieci TEN-T, zwłaszcza sieci kompleksowej, nieujęte w obecnych programach inwestycyjnych, odcinki ujęte w planie transportowym ministra właściwego do spraw transportu, a także odcinki, na których natężenie ruchu pociągów pasażerskich występuje w liczbie powyżej sześciu pociągów na dobę, odcinki, na których obciążenie roczne linii/odcinka przekracza 3 Tg. Od 2021 r., choć są to odcinki pozainwestycyjne, przewidujemy wzrost prędkości maksymalnej w związku z likwidacją zaległości utrzymaniowych i zwiększenie wydatków na utrzymanie linii kolejowych.

Kategoria C obejmuje 0,3% pracy eksploatacyjnej i 1,2 tys. km linii. W tej kategorii będzie zachowana minimalna prędkość wynosząca 30 km/h. Są to odcinki o małym natężeniu ruchu. Wskaźnik pracy eksploatacyjnej mówi sam za siebie. Obejmuje dojazd do terminali, stacji z czynnymi górkami rozrządowymi, stacji o wydzielonych torach postojowych. Na tych odcinkach również będzie gwarantowany pewien standard.

Kategoria D obejmuje linie kolejowe o długości poniżej 1,8 tys. km, stanowiące 0,01% pracy eksploatacyjnej, a także odcinki nieczynne, na których ruch pociągów prowadzony jest sporadycznie, marginalnie. Na czynnych odcinkach będzie zachowana przejezdność. Jeśli chodzi o odcinki nieczynne, celowo zostały one ujęte w programie utrzymaniowym, żeby ich nie likwidować. Koszt ich utrzymania nie jest znaczący, natomiast zlikwidowanie odcinka powoduje, że wyzbywamy się na lata infrastruktury i korytarzy własności tych nieruchomości. System jest skonstruowany w taki sposób, że jeśli PKP PLK likwiduje linię, nieruchomości wracają do PKP SA, która musi płacić samorządom podatek lokalny od tych nieruchomości.

Przewidujemy likwidację zaległości utrzymaniowych. Na ten moment jest to kwota 1,3 mld zł przeznaczona na likwidację ograniczeń prędkości, lokowanie robót budowlanych, remontowych w miejscach, w których jest to niezbędne, stanowiących tzw. wąskie gardła.

Cele szczegółowe to poprawa oferty kierowanej do przewoźników, zapewnienie stabilnego finansowania działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą, zapewnienie trwałych i przewidywalnych parametrów technicznych, poprawa bezpieczeństwa, zapewnienie efektywności kosztowej zarządców.

Jeśli chodzi o poprawę oferty kierowanej do przewoźników, działalność utrzymaniowa i remontowa koncentrować się będzie na odcinkach o szczególnym znaczeniu gospodarczym, dużym stopniu industrializacji. Obejmie m.in. Dolny i Górny Śląsk, połączenia z portami morskimi. Nastąpi poprawa infrastruktury służącej przewozom intermodalnym i skrócenie czasu likwidacji usterek technicznych, żeby zakłócenia w ruchu trwały krócej. Jednym ze wskaźników jest punktualność kwalifikowana. Przewidujemy wzrost tego wskaźnika zarówno w odniesieniu do pociągów pasażerskich, jak i towarowych o cztery punkty procentowe.

Jeśli chodzi o zapewnienie stabilnego finansowania działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą, program umożliwi zawarcie wieloletnich umów z zarządcami. Zawieranie wieloletnich kontraktów poprzez efekt skali przyniesie znaczne oszczędności w zamawianych dostawach i robotach budowlanych.

Jeden ze wskaźników programu – prędkość handlowa decyduje o tym, że transport kolejowy jest opłacalny. Oprócz opłat za dostęp równie istotnym elementem kształtującym popyt na transport kolejowy jest prędkość, z jaką pociąg jedzie. Prędkość rzeczywista, a nie prędkość techniczna, obejmująca również postoje – techniczne, handlowe. Prędkość obrazować będzie efektywność zarządcy.

W programie określone zostały cztery kategorie pociągów, żeby lepiej zobrazować wskaźniki – pociągi ekspresowe, pospieszne, regionalne i towarowe. Dla pociągów ekspresowych prędkość wzrośnie o ok. 22%, z 90 km/h do 110 km/h, dla pociągów pospiesznych wzrost będzie sięgał 43%, z 70km/h do 100 km/h, dla pociągów regionalnych wzrost wyniesie 18%, z 51 km/h do 60 km/h. Jest to najmniejszy wzrost, ale spowodowany charakterystyką tego transportu i częstymi przystankami, a także polityką przewoźników, która nie zawsze wykorzystuje parametry zamawianych nowych pociągów. Częste przyspieszanie i wykorzystywanie prędkości na krótkich odcinkach wiąże się ze wzrostem kosztów.

Ostatnią kategorię stanowią pociągi towarowe. Przewidujemy wzrost o 50% – z 30 km/h do 45 km/h. Przewidujemy, że ten wzrost będzie najistotniejszym czynnikiem wzrostu konkurencyjności transportu kolejowego.

Poprawa bezpieczeństwa wyraża się wskaźnikiem liczby wypadków na 1 milion pociągokilometrów. W 2019 r. zakładamy wskaźnik 0,23 wypadków na 1 mln pociągokilometrów, czyli spadek o 0,05. Jeśli chodzi o zapewnienie efektywności kosztowej zarządcy infrastruktury, stosowanym wskaźnikiem jest koszt jednego pociągokilometra. W perspektywie realizacji programu zmniejszy się dynamika wzrostu kosztu pociągokilometra. Nastąpi odwrócenie dynamiki w końcowych latach realizacji programu i koszt ulegnie zmniejszeniu. Trzeba wziąć pod uwagę, że wzrost kosztu pociągokilometra nie oznacza wzrostu opłat za dostęp. Trzeba uwzględnić dwie zmienne – koszt opłaty za dostęp jest generowany wzrostem wydatków związanych z obecnym procesem inwestycyjnym. Wzrost parametrów sieci powoduje wzrost kosztów utrzymania. Utrzymanie odcinka o prędkości 30 km/h jest nieporównywalnie mniejsze od utrzymania odcinka o prędkości 160 km/h. Zakładamy również wzrost pracy eksploatacyjnej. Wydaje się, że opłaty za dostęp w efekcie realizacji programu nie powinny wzrosnąć.

Jeśli chodzi o zapewnienie efektywności kosztowej i przewidywalne wydatki na utrzymanie, w 2018 r. na realizację tego celu przeznaczona będzie kwota 2,3 mld zł, w 2023 r. 4,3 mld zł. Łączne wydatki w latach 2018–2023 to kwota 21,2 mld zł.

Kolejny ważny element ujęty w programie to tzw. ewaluacja. Podchodzimy do tego tematu szerzej. Ewaluacja obejmie zapewnienie analityki kolejowej, która od momentu likwidacji jednej wielkiej kolei zasadniczo nie była prowadzona. Pewne prace studialne, eksperckie były prowadzone w procesie inwestycyjnym. Były one wymagane przepisami unijnymi, procedurami związanymi z uzyskaniem dofinansowania. Zabrakło natomiast podejścia sieciowego i systemowego do kolei. W programie przeznaczamy ok. 5 mln zł rocznie w budżecie TLK na prace analityczno-eksperckie związane z poprawą efektyw-

ności zarządzania siecią, czyli poprawą oferty, planowania inwestycyjnego, remontowego, kosztowego. Jest to *novum* w transporcie kolejowym. Poprawa planowania może doprowadzić do tego, że wskaźniki uznane jako bazowe ulegną poprawie w trakcie realizacji programu. Poprawa efektywności może być większa niż wcześniej zakładana.

Podsumowując, korzyści wynikające z programu są następujące – poprawa czasu przejazdu pociągów poprzez wzrost prędkości handlowej, poprawa punktualności, zwiększenie długości linii spełniających standardy, długoterminowe planowanie finansowe pozwalające na redukcję kosztów, zachowanie sieci linii kolejowych, odejście od planów ich likwidacji. Kolejne efekty to zapobieżenie degradacji, rozpoczęcie procesu likwidacji zaległości utrzymaniowych, zapewnienie standardów, poprawa dostępności infrastruktury i spójności sieci kolejowej. Jest to pewien zaczyn pod przyszły program utrzymaniowy. Po ewaluacji będziemy mieli doskonałe rozeznanie i wiedzę pozwalającą skonstruować przyszły program w sposób jeszcze bardziej efektywny.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Otwieram debatę. Proszę państwa posłów i zaproszonych gości o zgłaszanie się do dyskusji. Mamy czas, aby do woli dyskutować o przedstawionym materiale.

Pan poseł Lamczyk, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pani minister, szanowni państwo. Cieszymy, że program wreszcie rusza. Pamiętam, że w 2015 r. kwoty miały być wyższe. Podczas konsultacji wskazywaliśmy, że potrzeby wynoszą rocznie ok. 6 mld zł. Dzięki tej kwocie więcej problemów udałoby się rozwiązać.

W programie nie ujęto dróg objazdowych. Jak wiadomo, jest dużo inwestycji kolejowych. Mam na myśli choćby Pomorze, budowę linii 201 z portów morskich oraz linii 202. Objazdy będą konieczne. Do tej pory udało się osiągnąć wzrost liczby pasażerów, wzrost przepustowości, ale drogi objazdowe będą konieczne. Mam pytanie do pani minister, co z środkami na drogi objazdowe. Wystąpiłem w tej sprawie z interpelacją, ale chciałbym, aby pani minister przedstawiła stanowisko w tej sprawie na forum Komisji.

Kolejna kwestia dotyczy dostępności. Zgodnie z dyrektywami UE koszty mają być coraz mniejsze. Czy uwzględniono to w omawianym programie?

Cieszę się, że nie będzie likwidacji linii kolejowych. To jest bardzo pocieszające. Jest to dobry kierunek.

Pan dyrektor mówił o remontach linii kolejowych. Obecnie remonty są finansowane z różnych źródeł – ze środków operacyjnych, marszałkowskich. Rozumiem, że teraz ze środków unijnych będą finansowane wyłącznie inwestycje w postaci budowy nowych objazdów, łącznic, a remonty wszelkiego rodzaju będą finansowane w ramach programu.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pozwolę sobie zabrać głos. Na różnych płaszczyznach działań Ministerstwa Infrastruktury i rządu, w tym na forum UE, mówimy o nowych korytarzach europejskich, z których najbardziej znany jest Via Carpatia. Mamy bardzo obiecujące informacje w tej sprawie. Kolejne kraje chcą się przyłączyć do tej inicjatywy. Myślę o Bośni i Hercegowinie i innych krajach bałkańskich. Kolejne spotkanie w tej sprawie będzie wkrótce organizowane. Czy w kontekście tego nowego korytarza europejskiego można by liczyć na dodatkowe nakłady na infrastrukturę kolejową? Można by wesprzeć się argumentem, że mówimy nie tylko o połączeniu drogowym, lecz o szerszym korytarzu europejskim z udziałem linii kolejowych.

Ten program wpisuje się w priorytet rządu dotyczący koniecznych połączeń Wschód–Zachód i Północ–Południe. Czy znajdzie to swoje odzwierciedlenie w nakładach inwestycyjnych?

Pan przewodniczący Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, gdyby odnosić się do samego dokumentu, trudno podważać jego treść, gdyż został przygotowany bardzo zręcznie. Cele są sprecyzowane jasno, również narzędzia ich realizacji, ale można zastanawiać się, czy program jest spójny. Proszę zauważyć, w jakich realiach funkcjonujemy, jeśli chodzi o sieć kolejową w Polsce. Mamy rozdział infrastruktury od operatorów. Cele, które państwo formułujecie, dotyczą punktualności, zwiększenia prędkości handlowej, bezpieczeństwa. Zwiększenie prędkości handlowej wiąże się ze stanem technicznym sieci kolejowej, z realizacją inwestycji. Natomiast jeśli chodzi o bezpieczeństwo, punktualność, poprawa wskaźników zależy nie tylko od zarządcy infrastruktury. To jest rola operatorów. Wskaźnik liczby wypadków na 1 mln tonokilometrów zależy także od stanu technicznego taboru kolejowego, czyli od operujących na sieci kolejowej. Punktualność także.

Czy główne cele ekonomiczne zostaną zrealizowane? Na tym nam bardzo zależy. To nie jest tylko kwestia rozłożenia potoków towarowych na poszczególny transport czy pasażerów. To jest kwestia naszego rozwoju gospodarczego. Zasadnicze pytanie brzmi – jak realizuje się główny program inwestycyjny? Przecież w obecnej perspektywie finansowej mamy na ten cel 67,5 mld zł. To są potężne środki finansowe. Jak przebiega realizacja tego programu? Dotychczas wiemy tylko tyle, że resort infrastruktury zręcznie i szybko podpisuje umowy w formule „projektuj i buduj". Otrzymujemy informacje o zakontraktowanych środkach i o zaawansowaniu realizacji projektów. Tak nie jest. Proszę o przedstawienie Komisji argumentów, że jest inaczej.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan minister Polaczek, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chcę potwierdzić bardzo czytelny układ tego dokumentu, który jest referowany przez przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury. Chciałbym wyodrębnić pewien temat, który ma istotny wpływ na osiągnięcie efektów, które państwo opisują w dokumencie, czyli osiągnięcie różnych wskaźników dotyczących prędkości, punktualności, prędkości handlowej na liniach pasażerskich i połączeniach towarowych.

Pragnę zwrócić uwagę na temat modernizacji warszawskiego węzła kolejowego i linii średnicowej. To jest scenariusz bardzo głębokiej modernizacji całego układu linii w Warszawie i wokół stolicy, przy potężnym ruchu aglomeracyjnym i dalekobieżnym. Scenariusz zakłada przeniesienie wszystkich połączeń dalekobieżnych do Warszawy Gdańskiej. Ten temat jest odkładany od lat. Kilka lat temu zabierałem glos w tej sprawie. Wiem, że trwają prace w PLK. Będzie to miało przełożenie na wskaźniki zakładane w dokumencie – punktualność, prędkość. Poproszę o komentarz dotyczący wpływu modernizacji warszawskiego węzła kolejowego na cały ruch pasażerski dalekobieżny. Jest to projekt numer jeden Polskich Linii Kolejowych, który będzie skupiał zainteresowanie opinii publicznej, setek tysięcy pasażerów, a ma bezpośredni związek z dokumentem w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową, utrzymania, remontów.

Czy analiza ministerstwa również uwzględniała przyszłe prace na warszawskim węźle kolejowym? Będzie to miało bezpośredni wpływ na ruch aglomeracyjny oraz ruch dalekobieżny, również międzynarodowy. Trzeba dostrzec nową funkcję Warszawy Gdańskiej w kontekście wyłączenia Dworca Centralnego, po części Dworca Śródmieście. Warto na to zwrócić uwagę i opatrzyć dodatkowym komentarzem na dzisiejszym posiedzeniu.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Może damy szansę odpowiedzi państwu z ministerstwa. Czekam na następne zgłoszenia. Jeśli ktoś z państwa chciałby zadać pytania, to proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Justyna Skrzydło:

Szczegóły mojej wypowiedzi za chwilę uzupełni pan dyrektor Buczyński jako osoba przygotowująca i nadzorująca przygotowanie programu. Chciałabym zwrócić uwagę,

że to jest pierwszy program, który zakłada perspektywę wieloletnią, jeśli chodzi o prace utrzymaniowe. Mówicie panowie o programach inwestycyjnych. Zadajecie pytania dotyczące realizacji poszczególnych inwestycji w kontekście dróg dojazdowych do portów morskich ujętych w programie na s. 25. Część realizacji ujęta jest w Krajowym Programie Kolejowym. Pamiętajmy o zasadniczej kwestii, że zaczynamy myśleć o sektorze kolejowym w sposób kompleksowy, łączyć prowadzone inwestycje z ich późniejszym utrzymaniem i nie tylko na etapie zapewnienia przepustowości linii w związku z prowadzoną inwestycją, ale pod kątem tego, żeby wszystkie zaangażowane w sektor podmioty mogły ze sobą współpracować pod szczególnym nadzorem Ministerstwa Infrastruktury.

Takie jest założenie przygotowywanej nowej umowy, która ma poprzez określone zapisy spowodować pewne zmiany w sektorze. To chciałabym podkreślić. O tym programie rozmawialiśmy m.in. w Budapeszcie podczas ostatniego szczytu V-4. Był ze mną pan prezes PKP PLK SA. O program pytali nas przedstawiciele innych państw. Program cieszył się dużym zainteresowaniem, przede wszystkim z uwagi na to, że stanowi wypełnienie zapisów dyrektywy.

Chciałoby się, żeby te kwoty były wyższe. Być może w mniemaniu niektórych nie są one w należytej wysokości, ale należy zwrócić uwagę, że po raz pierwszy udało się zaprojektować i uzgodnić z Ministerstwem Finansów kwoty w perspektywie pięcioletniej. Do tej pory nawet na bazie trzyletniego programu każdorazowo trzeba było prowadzić negocjacje z Ministerstwem Finansów, jak powinien wyglądać budżet roczny. Teraz posługujemy się nową metodologią liczenia. Planowanie będzie miało właściwy kierunek. Najpierw zastanawiamy się, jakie cele realizujemy, a potem – ile środków przeznaczamy na ich realizację.

Jeśli chodzi o Via Carpatia, potwierdzam, że mamy zaawansowane prace, jeśli chodzi o włączenie do bazowej sieci korytarza Via Carpatia. Z całą świadomością promujemy ten korytarz. Korytarz sieci bazowej oznacza zarówno połączenia drogowe, jak i kolejowe. Mamy przygotowaną analizę, co mogłoby być komponentem kolejowym. Równolegle współpracujemy z naszymi partnerami w ramach V-4 nad tzw. korytarzem bursztynowym, który uzyskał pozytywną decyzję Komisji Europejskiej i wciągu najbliższych dwóch lat będzie realizowany. Przy okazji szczytu kolejowego w Budapeszcie również rozmawialiśmy o korytarzach, o tym, jak są wykorzystywane przez poszczególnych uczestników rynku przewozów kolejowych. Zwykle każdy z podmiotów chciałby nie tylko maksymalizować korzyści ekonomiczne i społeczne, ale także w maksymalnym stopniu ułatwiać sobie pracę. To działa tylko pod warunkiem, że wszystkie te podmioty ze sobą rozmawiają i współpracują. Moim zdaniem program utrzymaniowy to zapewnia.

W marcu organizujemy międzynarodową konferencję. Mamy zgodę państw współpracujących w ramach Via Carpatia na przyłączenie kolejnych państw z Partnerstwa Wschodniego i Bałkanów Zachodnich do tej formuły. Zbiega się to z opublikowanym wczoraj komunikatem Komisji Europejskiej, tj. strategią współpracy z państwami Bałkanów Zachodnich. To również warto podkreślić.

Co do pytań dotyczących realizacji poszczególnych inwestycji kolejowych w ramach Krajowego Programu Kolejowego i kwoty prawie 67 mld zł zaplanowanej na inwestycje, pragnę uspokoić. Kolejne umowy są podpisywane. Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju poprzez Centrum Unijnych Projektów Transportowych i Ministerstwo Infrastruktury monitoruje cały proces, aby były podejmowane stosowne działania i aby w sytuacjach, w których podmiot wymaga szczególnego wsparcia, takie wsparcie zostało udzielone.

Bardzo proszę, panie dyrektorze, gdyby pan był uprzejmy podać szczegóły.

Dyrektor departamentu MI Tomasz Buczyński:

Wysoka Komisjo, jeśli chodzi o pytanie dotyczące objazdów, trzeba wyraźnie wskazać, że objazdy, remonty, wzmocnienie ciągów objazdowych są zaplanowane w Krajowym Programie Kolejowym w kosztach związanych z realizacją danej inwestycji głównej, jak choćby linii kolejowej nr 7. Ten temat jest rozpracowany w Krajowym Programie Kolejowym. Jednocześnie wskaźniki ujęte w programie utrzymaniowym będą gwarantować odpowiednią prędkość.

Jeśli chodzi o punktualność i stwierdzenie, że zależy ona nie tylko od zarządcy infrastruktury, to jest oczywiście prawda. Postoje handlowe i skład użyty danego dnia do obsługi danego połączenia są w gestii przewoźnika. Zdarzają się przypadki, że mamy jakąś awarię i przewoźnik udostępnia skład o niższym parametrze prędkościowym. To zdecydowanie wpływa na punktualność, niemniej PKP PLK jest głównym graczem na rynku, jeśli chodzi o kształtowanie rozkładu jazdy. PKP PLK ma zaplanować w taki sposób swoją działalność, aby umożliwić przewoźnikom jak największą efektywność.

Wspomniano o kwestii opłat za dostęp, ale opłaty za dostęp to nie jest jedyny czynnik, który wpływa na koszt przejazdu pociągu. Podstawowym czynnikiem jest prędkość handlowa. Jeśli pociąg stoi w polu dwie godziny, to wydłuża się obieg składu. Następuje wzrost kosztów związany z tym, że do obsługi danego połączenia potrzeba nie jednego maszynisty, ale dwóch, albo nie jednej drużyny konduktorskiej, lecz dwóch. Tą samą liczbą taboru nie można obsłużyć większej liczby połączeń. To jest drugi istotny czynnik oprócz opłat za dostęp, który wpływa na koszt przejazdu koleją.

Śmiem twierdzić, że prędkość handlowa jest ważniejszym czynnikiem. W poszczególnych państwach dyrektywa jest różnie stosowana. Często opłaty są kształtowane inaczej niż u nas i są wyższe, a transport działa. Im więcej pociągów na sieci, tym koszt pociągokilometra mniejszy. Jeśli nastąpi wzrost prędkości handlowej, spowoduje to większą przepustowość i większą dostępność rzeczywistą sieci. Koszt pociągokilometra spadnie wówczas nie tylko dlatego, że przewoźnik ma krótszy obieg, ale także z tego powodu, że koszt jednostkowy utrzymania infrastruktury będzie mniejszy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan prezes, proszę bardzo.

Dyrektor ds. utrzymania infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe SA Antoni Jasiński:

Chciałbym odnieść się pokrótce do pytania pana przewodniczącego Polaczka odnośnie do warszawskiego węzła kolejowego. Proszę państwa, 10 stycznia br. została podpisana umowa na projektowanie. Projektant ma cztery miesiące na przedstawienie wariantów harmonogramu prac. Tyle mogę powiedzieć dzisiaj. Myślę, że to jest temat na oddzielne spotkanie. Jeszcze nic nie zostało przesądzone. Temat jest otwarty. Analizujemy, jak zminimalizować utrudnienia w ruchu pasażerskim na warszawskim węźle kolejowym.

Korzystając z możliwości zabrania głosu, chciałbym podziękować Ministerstwu Infrastruktury na czele z panem ministrem Adamczykiem, panią minister Skrzydło, panem ministrem Bittelem, a także Departamentowi Kolejnictwa na czele z panem dyrektorem Buczyńskim za to, że przy ich potężnym nakładzie pracy ten program powstał. PLK SA długo czekała na ten program. Sądzę, że ułatwi nam to planowanie. Środki przewidziane w programie, wyższe niż do tej pory, pozwolą na to, żeby zlikwidować zaległości utrzymaniowe i w należyty sposób umożliwić utrzymanie bieżącej infrastruktury.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan Furgalski.

Wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Dobrze się stało, że program został przygotowany, gdyż od lat był oczekiwany. Do konsultacji trafił w 2015 r. Przewidywane były wówczas wyższe kwoty, ale niestety nie udało się go przyjąć w 2015 r. Straciliśmy też rok 2016 i 2017. W 2015 r. drogowcy otrzymali program utrzymaniowy przyjęty przez rząd na znacznie większą kwotę, a sieć drogowa i kolejowa są podobne.

Przywołuję przewoźników drogowych, ponieważ przewoźnicy kolejowi słusznie wskazują od lat, że przewaga konkurencyjna transportu drogowego wynika m.in. z niskiej jakości infrastruktury kolejowej. Podawana była średnia prędkość handlowa pociągów towarowych – 35 km/h, ale wydaje się, że jest ona niższa. W roku ubiegłym spadła do dwudziestu kilku km/h. Jest to infrastruktura marnej jakości, a równocześnie wciąż jedne z wyższych stawek za dostęp w UE muszą być przez przewoźników ponoszone. Przewoźnicy drogowi płacą tylko na 3,7 tys. km dróg i ta stawka należy do najniższych w UE.

Kiedy mówiono o potrzebie tego programu, zwracano uwagę, że konieczna jest wieloletnia umowa rządu z Polskimi Liniami Kolejowymi, żeby zapewnić stabilne, przewidywalne źródła finansowania, likwidować zaległości, mieć środki na utrzymanie linii kolejowych. Równocześnie wskazywano, że będzie się to wiązało z obniżką stawek za dostęp do infrastruktury. Ta pozycja w budżetach kosztowych przewoźników jest spora, druga po świadczeniach płacowych – wynosi 20–25%. Teraz jest pewna niejasność. Prosiłbym zatem o sprecyzowanie. Na posiedzeniu Komisji usłyszeliśmy, że stawki nie powinny rosnąć, a w październiku 2017 r. prezes PKP PLK powiedział, że stawki będą spadać, ale dopiero po kilku latach. Stąd moje pytanie – jak będą kształtować się te stawki? Na co przewoźnicy mogą liczyć?

Drugie pytanie wynika z podziału linii na kategorie. Czy można by uzyskać informacje, jaki procent pieniędzy przewidzianych w programie zaplanowany jest na poszczególne kategorie linii? Kategoria D obejmuje prawie 1,8 tys. km. Praca eksploatacyjna jest na nich minimalna. Sporo linii jest nieczynnych. Dopuszcza się dalsze obniżanie standardu. Czy nie jest to trochę utrzymywanie fikcji? Owszem, nie chcemy likwidować formalnie linii, żeby nie przepadł teren, ale te linie będą po prostu przez złomiarzy rozkradzione. Ile procentowo środków zostanie skierowanych na te linie? Czy będzie to procent proporcjonalny do pracy eksploatacyjnej?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Prezes zarządu Fundacji Prokolej Jakub Majewski:

Chciałbym dołączyć się do podziękowań dla rządu, że program powstał. Pamiętam dwie nieudane próby, kiedy program na finiszu trafiał pod obrady Rady Ministrów i był wycofywany. Tym razem to się udało. Fundacja Prokolej od pięciu lat apeluje do kolejnych rządów o przygotowanie programu. Trudno sobie wyobrazić przedsiębiorstwo o tej skali działalności, zatrudnienia, budżetu, które działa na zasadzie planowania z roku na rok. Wreszcie PKP PLK wychodzi z trudnej sytuacji.

Przed nami kolejne kroki. Będzie podpisywana umowa pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcami infrastruktury, która pozwoli PLK wykorzystać środki. W tym kontekście pojawia się bardzo istotna sprawa. Otóż w programie dość generalnie zarysowano wskaźniki. W mojej opinii powinno ich być dużo więcej. Przy tak potężnym budżecie powinniśmy bardzo starannie patrzeć na środki publiczne, które są kierowane na inwestycje utrzymaniowe czy na prowadzenie ruchu kolejowego. Należałoby tę umowę starannie sparametryzować. Żeby parametry nie pozostały tylko na papierze, należałoby je powiązać z oceną działania zarządu spółki. Np. jeśli średnia prędkość handlowa pociągów towarowych nie wzrośnie, odbije się to na wynagrodzeniu spółki. Zarząd otrzyma konkretnie sformułowane zadanie i budżet na jego realizację. Jeśli uda się jego realizacja, to świetnie. Jeśli nie, rozumiem, że będzie to podstawą krytycznej oceny zarządu. Nie może po raz kolejny być tak, że będziemy tłumaczyli, iż wprawdzie pieniądze zostały wydane, ale efektów nie udało się uzyskać i nic z tego nie wyniknie.

Kolejna kwestia dotyczy części sieci, która ma prędkość zero. Według naszych analiz to jest 10% sieci kolejowej. W programie napisano wprost, że 10% sieci kolejowej nie będzie spełniało żadnych standardów. Wyobrażam sobie program, który inicjuje rząd, np. dokarmiania dzieci w szkołach, i co dziesiąta bułka jest niejadalna. Albo oświetlamy ulice i co dziesiątą żarówkę wkręcamy przepaloną. Mówimy przy tym, że mamy kompleksowy program dla całego kraju. Podobnie jest z liniami kolejowymi. Dziesięć procent sieci kolejowej nie będzie spełniało żadnych standardów. Ten wskaźnik wydaje się dość niepokojący. Rozumiem, że praca eksploatacyjna na tych liniach jest minimalna. Wiadomo, że nikt nie będzie korzystał z linii kolejowej, na której prędkość wynosi 0 km/h, bo można tam sobie w najlepszym razie postawić wagon i w nim posiedzieć, natomiast jakikolwiek ruch tego wagonu byłby już niezgodny z prawem. Nie należy się spodziewać, że przy prędkości 0 km/h ktoś wykona jakakolwiek pracę przewozową, bo byłoby to wbrew przepisom ruchu kolejowego.

W programie zdefiniowano dość precyzyjnie koszty, podzielono je na poszczególne lata. Wiemy, na co mamy ten budżet wydać, ale nie znamy przewidywanych przychodów. To jest biznes, w którym mamy zainwestować środki, ale kompletnie nie wiemy, jaka będzie sprzedaż. Nigdzie w programie nie pojawia się informacja, jaką pracę eksploatacyjną wykona kolej w najbliższych sześciu latach. Budujemy model ekonomiczny, w którym o 45% wzrastają koszty, natomiast nie wiemy, czy o 45% wzrośnie liczba pociągów na sieci. Może nie wzrośnie wcale, a może wręcz spadnie. Jest to dość karkołomne z punktu widzenia planowania finansowego.

W związku z tym mam konkretne pytanie – czy istnieje prognoza pracy eksploatacyjnej stanowiąca podstawę modelu i wyliczenia środków finansowych? Z jednej strony mamy środki budżetu państwa, które będą pochodziły z programu. To jest część budżetu PLK. Druga część PLK pochodzi ze sprzedaży tras. Żeby skonstruować budżet, musimy wiedzieć, ile dostaniemy od państwa i ile otrzymamy od przewoźników. Stąd moje pytanie do pani minister bądź do pana dyrektora – czy można otrzymać prognozę wpływów od przewoźników, włącznie z prognozą pracy eksploatacyjnej, bo z tego wynikać będzie jasno, czy stawki dostępu do infrastruktury będą rosły, pozostaną na tym samym poziomie, czy ulegną obniżeniu.

Mamy w Polsce stawki najwyższe w Europie. Jedynie Łotwa ma wyższe stawki, ale tam nie jeździ się z prędkością 30 km/h pociągami towarowymi, tylko z prędkością 50–60 km/h. W kraju otrzymujemy za bardzo wysoką cenę bardzo marną jakość. Wszystkie podmioty rynku kolejowego oczekiwałyby, że to się dzięki temu programowi zmieni.

Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan minister Grabarczyk, proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pani minister. Dobrze, że ten program w zakresie pomocy finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą pojawił się i że został przyjęty przez rząd. Dokument został zaakceptowany uchwałą Rady Ministrów. To przykład dobrej kontynuacji pracy nad tym, aby istniejąca sieć nie tylko nie ulegała degradacji, lecz aby wciąż można było poprawiać jej parametry.

W części opisującej aktualny stan sieci pojawiły się dane, które pokazują, iż 55% sieci ma stan dobry. Widać efekty wieloletnich nakładów inwestycyjnych związanych z przebudową linii, które były modernizowane. Żeby program udało się zrealizować, muszą istnieć pewne gwarancje finansowania. Odwołuję się do tabeli ze s. 63. Tak naprawdę tu jest klucz do sukcesu programu. Przewidujemy, że środki z budżetu państwa, które w tym roku są określone na poziomie powyżej 2,6 mld zł, na koniec terminu objętego programem mają wzrosnąć prawie dwukrotnie. Chciałbym zapytać panią minister, jakie są szanse, że ten plan finansowy uda się ministrowi infrastruktury wyegzekwować. Od tego będzie zależało powodzenie wszystkich działań utrzymaniowych.

Mam jeszcze jedno pytanie. Dokument zakłada brak rozwoju sieci. Jakby sieć była już constans. Nie będziemy budowali nowych odcinków. Nie będziemy budowali połączeń z Centralnym Portem Komunikacyjnym. Jeśli ten sztandarowy produkt rządu ma być realizowany, to wiemy, że musi być skomunikowany także koleją. Musi być rozbudowana sieć drogowa, ale to już jest inny temat. Każdy nowo wybudowany odcinek będzie musiał być też utrzymywany. W przeciwnym wypadku ulegnie degradacji.

W tym kontekście chciałbym zapytać o perspektywę budowy kolei dużych prędkości, o projekt Y i o tę wpadkę, o której słyszeliśmy w ostatnich tygodniach, która spowodowała wyłączenie kilku składów pendolino z eksploatacji. Jeśli już prowadzimy prace utrzymaniowe, to one muszą być dobrej jakości. Czy pani minister może potwierdzić bądź zaprzeczyć, że prace, które w okolicach Grodziska były wykonywane, zostały spartaczone?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś zgłoszenia?

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Nie otrzymałem odpowiedzi na pytanie dotyczące objazdów. Jeśli kumulacja prac ma być w latach 2019–2020, to bieżący rok jest na wykonanie dróg objazdowych. Jeśli tego nie zrobimy, nie wyobrażam sobie, że problem rozwiąże komunikacja zastępcza autobusowa. Pieniądze z programu na linię nr 201 nie wystarczą. Stąd moje pytanie – czy będą dodatkowe środki na objazdy?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo krótko. Pani minister, odwołałem się do programu inwestycyjnego, bo to jest oczywiste. W Polsce dróg samochodowych i kolejowych jest ok. 20 tys. km. Drogi samochodowe krajowe, które stanowią 5% sieci, obsługują ponad 60% ruchu. W ruchu kolejowym 12 tys. km obsługuje 83% ruchu. Od programu inwestycyjnego będzie zależało, czy program utrzymaniowy powiedzie się. Nikt nie kwestionuje potrzeby takiego wsparcia. Mamy jednak w pamięci fakty, że resort optymalizował koszty przez prawie dwa lata i na sieci kolejowej nic się nie działo. Dyskutowaliśmy na ten temat również na forum Komisji Infrastruktury.

Pani minister potwierdza, że resort monitoruje kwestię zawierania umów i że nastąpi realizacja inwestycji. Wszyscy chcemy, żeby ten program się powiódł i żebyśmy wykorzystali środki unijne na ten cel, a przede wszystkim żebyśmy zmodernizowali naszą sieć kolejową. To jest istota rzeczy. Bez tego nie uda się osiągnąć parametrów, które określiliście państwo w programie utrzymaniowym. Jasna jest rola Urzędu Transportu Kolejowego. Nie chciałem rozwijać tego wątku. Czy będzie bezpiecznie, jeśli pociągi będą prowadzone jednoosobową obsadą maszynistów?

Jeśli chodzi o program inwestycyjny, wpływać on będzie w decydujący sposób na powodzenie programu utrzymaniowego. W realizacji programu drogowego można będzie skumulować prace. Można realizować objazdy po drogach samorządowych. Na sieci kolejowej tego państwo nie zrobicie. Przekroczenie poziomu inwestycji na sieci spowoduje paraliż całego transportu kolejowego. Mamy świadomość tych zagrożeń.

Chciałbym zakończyć optymistycznym akcentem i zapewnieniem pani minister, że monitorujecie państwo program i że zostanie zrealizowany. Tego wszystkim życzę.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Doradca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych Przemysław Wróbel:

Przemysław Wróbel – Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Kieruję pytanie do pana dyrektora Buczyńskiego – czy program jest na tyle szczegółowy, że umożliwia w kategorii A pokazanie, do których linii skierowany będzie strumień finansowania? Kategoria ta obejmuje zarówno linie zmodernizowane, jak i przewidziane do modernizacji. Nie sądzę, żeby była równa dyspozycja odnośnie do strumienia środków kierowanych na świeżo zmodernizowane linie i linie przed modernizacją.

W każdej inwestycji realizowanej przy udziale środków europejskiej jest uwzględniony program utrzymaniowy w analizie kosztów i korzyści, w postaci tzw. kosztów operacyjnych. Pytanie, czy program umożliwia zweryfikowanie tego, co było na etapie decyzji Komisji Europejskiej uwzględnione w kosztach operacyjnych, z rzeczywistymi potrzebami uwzględnionymi w programie.

Panu przewodniczącemu Żmijanowi chciałbym powiedzieć, że może nie obawiać się o kwestie bezpieczeństwa prowadzenia pociągu przez jednego maszynistę. Na 12,7 tys. km linii kategorii A mamy w programie automatyzacji ruchu pociągów 13,5 tys. Jeśli program ERTMS się skończy na tych wszystkich liniach zgodnie z założeniami, to będziemy bezpiecznie prowadzić pociągi przy jednoosobowej obsadzie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są jeszcze jakieś pytania? Pani poseł Maria Zuba, bardzo proszę.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Dziękuję panu przewodniczącemu. Szanowni państwo, pani minister, dziś mówimy o liniach, o eksploatacji, kosztach. Brakuje mi informacji na temat zwiększonej liczby pociągów, które będą się po tych liniach poruszać. Chciałabym również zapytać o temat nie wprost związany z dzisiejszymi rozmowami, jednak bardzo ważny dla małych i średnich miast położonych wzdłuż linii kolejowych. W tej chwili mówimy, że programy, które powstają, tworzą obraz przejrzystego gospodarowania liniami kolejowymi, jak również remontami, bo przecież programy powstają i są równolegle realizowane. Natomiast brakuje mi i nigdzie nie znajduję odpowiedzi na pytanie, co się będzie działo – w małych i średnich miasteczkach położonych wzdłuż linii kolejowych funkcjonowały kiedyś rampy. One wciąż tam są, chociaż przemysł wycofał się z tych terenów. Samorządy są zainteresowane, aby w swoich ofertach jako atrakcyjny atrybut pokazywać, że leżą wzdłuż linii kolejowej. Załóżmy, że znajdą inwestora, który będzie chciał korzystać z linii kolejowych. Stąd wynika pytanie: kto wówczas będzie dostosowywał rampy do linii kolejowych, z których będą chcieli korzystać? Czy państwo o tym myślicie i przewidujecie w swoich planach?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję i przepraszam, miałem telefon w bardzo ważnej sprawie.

Czy są jeszcze jakieś głosy? Nie ma. Wobec tego bardzo proszę panią minister o odpowiedź na pytania.

Podsekretarz stanu w MI Justyna Skrzydło:

Bardzo dziękuję za wszystkie, bardzo szczegółowe głosy w dyskusji. Rzeczywiście pokrywają się one ze szczegółowymi uwagami, które były kierowane na etapie konsultacji publicznych do Departamentu Kolejnictwa. Może państwa zdziwię, ale większość z nich zostanie uwzględniona przez Ministerstwo Infrastruktury na etapie negocjowania umowy z Polskimi Liniami Kolejowymi, z operatorem i zarządcą infrastruktury.

Byłoby chyba wysoce niestosowne, żebyśmy jako odpowiedzialni i nadzorujący PLK osłabiali swoją pozycję negocjacyjną i w tej chwili dzielili się z państwem wszystkimi szczegółami dotyczącymi tego, jak umowa ma wyglądać. Wydaje mi się, że mówiłam dosyć jasno, iż to jest umowa, która ma być nowym elementem regulującym funkcjonowanie sektora kolejnictwa. Wydaje się, że pamięć mnie nie myli – pewne tematy się powtarzają. Do tej pory chyba nikt jeszcze nie wynalazł magicznego środka, który uzdrowiłby jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki sytuację na polskiej kolei. A szkoda.

Różnica obecnego podejścia w stosunku do poprzedniego jest taka, że obecne władze widzą, że są głodne dzieci do nakarmienia i że same się nie wyżywią. Wydaje mi się, że jest to dość istotne, jeśli operujemy tego typu terminologią i tego typu elementy wprowadzamy do dyskusji. Staramy się realizować wszystkie podejmowane zadania z najwyższą starannością i absolutnie zapewniając najwyższy możliwy poziom realizacji. Borykamy się z potężnymi opóźnieniami, o czym wszyscy państwo doskonale wiecie, zarówno jeśli chodzi o realizację inwestycji, jak i o późniejsze utrzymanie ich. Powiem w ten sposób: nie sztuka zabezpieczyć pieniądze na budowę domu, sztuką jest ten dom później utrzymać, o czym państwo doskonale wiecie. W tej chwili oddaję głos panu dyrektorowi.

Dyrektor departamentu MI Tomasz Buczyński:

Wysoka Komisjo, jak wskazał pan prezes Furgalski, koszt dostępu do infrastruktury jest drugi co do wielkości, po kosztach wypłat dla pracowników. Jak już wskazałem i wyjaśniłem, prędkość handlowa i jej wzrost wprost przełoży się na politykę kosztową, jeśli chodzi o główny czynnik u przewoźników. Same stawki dostępu są zatwierdzane corocznie przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, dlatego też projekcja tych stawek nie znalazła się w programie. System prawny trochę inaczej to kształtuje i chcemy zapewnić efektywność, żeby w ujęciu całościowym koszt transportu kolejowego spadł, a jakość oferty kreowanej dla przewoźników wzrosła.

Jeżeli chodzi o kategorię D, były różne plany, pojawiały się głosy, że polska sieć kolejowa powinna liczyć 12 albo 14 tys. km linii kolejowych. Od tego pomysłu nastąpił zdecydowany odwrót i trzeba jasno powiedzieć, że program chroni linie kolejowe, aczkolwiek,

jak już zaznaczyłem, pierwszy raz od chyba 2000 r. zapewniamy mechanizm analityki kolejowej, której nie było. Konia z rzędem temu, kto by dzisiaj był w stanie w stu procentach powiedzieć, że sprawdził plany PKP PLK i jest pewny tego, że one są właściwe. Moim zdaniem proces dopiero się rozpoczyna i ta analityka pozwoli nam zwiększać efektywność także w trakcie realizacji programu, o czym nie należy zapominać, a jest to element, który był zapomniany w dyskusji o wysokości stawek dostępu. Wysokość stawek dostępu przesłoniła wszystkie inne bolączki związane z zarządzaniem siecią kolejową i kosztami prowadzenia transportu.

Jeśli chodzi o kategorię D, nie jest tak, że na wszystkich odcinkach będzie prędkość zero. Na niektórych odcinkach prędkość będzie utrzymywana i będziemy się też przyglądać, czy pewne plany zarządcy co do ograniczania prędkości są właściwe. Trzeba chwilę poczekać, bo pierwszy raz od 18 lat jest zapewniony jakiś element trwałej analityki kolejowej. Tego dotychczas nie było.

Jeśli chodzi o Centralny Port Komunikacyjny i odcinki, o których mówił pan minister Grabarczyk, trzeba wziąć pod uwagę, że koncepcja to dokument, który statuuje pewną wizję, jak będzie wyglądał CPK. Określa też poszczególne etapy, ale inwestycji nie da się zrealizować w ciągu roku. Najpierw nastąpi planowanie, przygotowanie studiów wykonalności, dokumentacji projektowej i następnie realizacja robót budowlanych. Zakładamy, że problem utrzymania pojawi się po okresie realizacji tego programu. Program jest celowo skorelowany z programem krajowym do 2023 r. i stanowi zaczyn trwałego planowania utrzymaniowego i przeznaczania na ten cel środków na dalsze lata.

Jeśli chodzi o kazus uszkodzeń pendolino, o którym pan minister wspomniał, jest powołana komisja. Jeszcze pan prezes Jasiński pragnie coś dodać.

Dyrektor ds. utrzymania infrastruktury PKP PLK SA Antoni Jasiński:

Proszę państwa, sprawa jest na tyle skomplikowana, że pan minister powołał komisję pod przewodnictwem pana ministra Rysiaka. Prace komisji trwają, wykonano wiele doświadczeń i nie chciałbym się przed werdyktem komisji wypowiadać, ponieważ PLK jest stroną.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze, proszę państwa, czy mamy jeszcze jakieś zgłoszenia? Proszę bardzo.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, pani minister, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, nie będę powtarzał, jak ważny jest ten program. Ma liczne cele, a jednym z nich jest na pewno lepsze planowanie prac. Miałbym taką propozycję, apel. Proponuję pani minister aktywny udział prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w opiniowaniu umów wieloletnich, które będą tworzone na podstawie programu wieloletniego.

Moja propozycja wynika z przepisów prawa, które są już obowiązujące na poziomie unijnym, mianowicie z treści zaleceń sformułowanych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2016/23/70 z grudnia 2016 r. To jest dyrektywa, która zmienia dyrektywę 34. Organy regulacyjne, czyli w wypadku Polski jest to prezes Urzędu Transportu Kolejowego, powinny być uprawnione do monitorowania zarządzania ruchem i planowania odnowienia, a także monitorowania planowanych i nieplanowanych prac utrzymaniowych, w celu zapewnienia, aby nie prowadziły one do dyskryminacji. Kiedy będziecie państwo już tworzyli umowy, bardzo serdecznie bym prosił o zaangażowanie w to mojego urzędu i prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dyrektywa co prawda ma obowiązywać, jeśli się nie mylę, od końcówki grudnia, natomiast już teraz bym o to prosił oraz deklaruję pomoc i współpracę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze, czy pani minister jeszcze chciałaby się odnieść? Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Justyna Skrzydło:

Chciałabym bardzo podziękować za tę deklarację, wyrażoną publicznie, że się państwo zaangażujecie. Oczywiście, jak we wszystkich poprzednich omawianych tematach, tak i w tym nasze podejście się nie zmienia. Korzystamy z otwartości na współpracę i wiedzy

eksperckiej. Jeśli chodzi o pana prezesa i urząd, nie może być inaczej. Pomimo niezależności, którą doskonale rozumiemy, w chwili obecnej wynikającej z dyrektywy unijnej.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jeżeli nie ma już innych zgłoszeń, mam tylko prośbę. Czy tę prezentację Komisja mogłaby otrzymać? Już ją mamy, dziękuję bardzo.

Ktoś jeszcze się zgłasza, proszę bardzo.

Dyrektor ds. infrastruktury PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. Jerzy Kassolik:

Dzień dobry, Jerzy Kassolik, Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, dyrektor ds. infrastruktury. Mam jedno dosyć konkretne pytanie, proszę o potwierdzenie. Jak rozumiem, tym programem dofinansowania również objęte są obiekty infrastruktury usługowej, wynika to z załącznika nr 3 do ustawy, jeśli dobrze rozumiem.

Mam również propozycję, wniosek. W kontekście tworzenia umów wiadomo, że umowa jest dedykowana głównie PKP PLK, bo jest to główny zarządca infrastruktury w Polsce i te kryteria są przygotowane pod niego. Jeżeli chodzi o naszą infrastrukturę, część tych parametrów nie będzie mogła być wykorzystana. Jeżeli chodzi o ograniczenia prędkości, to na naszej linii one w tej chwili nie istnieją. Jeżeli chodzi o wypadkowość, też trudno pokazać jakiś postęp w tym działaniu, niemniej nie świadczy to o braku zaszłości w zakresie utrzymania linii kolejowej. Są zaszłości, choćby w sieci trakcyjnej czy infrastrukturze drogowej. Dlatego prosiłbym o zróżnicowanie podejścia do umów z zarządcami.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Jakiś komentarz? Proszę bardzo, pan dyrektor.

Dyrektor departamentu MI Tomasz Buczyński:

Wysoka Komisjo, odpowiadając na to pytanie, pragnę zauważyć, że PKP SKM korzysta ze wsparcia Funduszu Kolejowego już od lat i to wsparcie jest utrzymywane, tak że jeśli chodzi o rozwój infrastruktury, resort widzi potrzeby. Niemniej, jeśli chodzi o dofinansowanie działalności zarządczej, jest ona określona w programie i będzie dookreślona na poziomie umów utrzymaniowych i to będzie czas, kiedy będziemy dopracowywać szczegóły.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. W takim razie pozostaje mi chyba tylko podziękować wszystkim państwu za obecność, rzetelną dyskusję i informacje. Bardzo dziękuję pani minister, panu dyrektorowi, szanownym państwu.

Zamykam posiedzenie Komisji.